FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DELLA MALESIA Tutti contro le «rosse» che in Australia hanno ribadito la loro netta supremazia (Domani diretta Rai1, ore 8)

Ferrari, due tigri pronte ad azzannare

La concorrenza è ancora indietro ma le gomme sono in grado di rimescolare le carte

Il Gran Premio della Malesia

Domenica 21 Marzo — Domani Gara ore 8.00 Rai Uno

Circuito di Sepang
Lunghezza: 5,543 km
Nº di giri: 55
Distanza totale: 304,865 km

Tribuna naturale — Paddock — Boxes — Tribune principali — Punto di incontro — Velocità — Marcia

ANSA-CENTIMETRI

SEPANG Non è solo una questione di gomme. L'onda d'urto provocata dalla doppietta Ferrari in Australia ha enfatizzato una situazione già chiara pri ma del Gp d'apertura. Le rosse hanno iniziato la stagione con una marcia in più, rispetto alla concorrenza. Il freddo di Melbourne ha poi contribuito ad esaltare una leader ship tentacolare. Alla vigilia di Sepang, cerchiamo di capirne le ragioni.

Due settimane di analisi incrociate, somministrate in dosi da cavallo tra forum televisivi e carta stampata, hanno cercato di spiegare le radici di una supremazia Ferrari talmente immediata e devastante, da riproporre il (purtroppo) già sperimentato effetto-noia.

Sono stati pochi, tuttavia, gli osservatori che hanno sottolineato l'elemento fondamentale che cementa questo inaspettato (nelle dimensioni) successo Ferrari. Parlia mo della precisa scelta progettuale imposta dal direttore tecnico Ross Brawn e ottima mente finalizzata dal progettista Rory Byrne che dàil classico tocco di classe..

In antitesi con le strategie varate a Grove (Bmw-Wil- liams) e a Woking (McLa- ren-Mercedes) a Maranello è stata scelta la strada della continuità: nessuna rivoluzione globale, un accentuato sviluppo del modello F2003-GA, perfezionando le linee guida aerodinamiche del 2003, e un nuovo propulsore V10 irrobustito nelle componenti più a rischio d'usura.

Visti i risultati, la scelta ha già pagato congrui dividendi.

Se poi li paragoni a quan t'hanno raccolto finora McLa ren e Williams, c'è da stare tranquilli. Sono gli altri a dover inseguire le rosse, e non viceversa. A questo punto manca soltanto la controprova in condi zioni ambientali opposte, rispetto a Melbourne, per chiu- dere ogni residua polemica.

Ed ecco aprirsi l'annunciata parentesi sulle gomme. Le Bridgestone montate lo scorso anno dalla Ferrari, è or mai storia, soffrivano pesantemente il caldo.

Il punto più basso della stagione è stato toccato a Budapest, con le coperture giapponesi ridotte a bagnacauda.

Ma anche in siti più acclimatati, nell'arco dell'estate, quando le temperature superavano i 35 gradi atmosferici e l'asfalto ribolliva oltre i 50, per le rosse sono sempre squillati precisi campanelli d'allarme.

La sfida affrontata da Bridgestone nell'ultima pausa invernale è stata proprio questa: riuscire a produrre una copertura tipo estate pari se non superiore alle Michelin.

Se c'è riuscita lo scopriremo a Sepang. Quello che si può già anticipare è un dato: Badoer (soprattutto), Schumacher e Barrichello in due mesi hanno testato circa 300 tipi di mescole diverse.

Uno sforzo progettuale, produttivo e di ricerca avanzata come non si era mai visto nel mondo della F.1.

Secondo il pilota veneto, da otto anni test Ferrari, le mescole che alla fine sono state scelte per i Gp «caldi» sono un enorme passo avanti rispetto ai modelli 2003. Staremo a vedere.

Nell'attesa registriamo i soliti proclami da spaccamondo del solito Montoya, i piani (neppure tanto segreti) della Mercedes per mettere totalmente le mani sulla McLaren, sbattendo fuori Ron Dennis, e la sorniona marcia di avvicinamento della Renault ai vertici della categoria.

Con una chicca finale: è già esploso il mercato. Le ultime? Jarno Trulli verso la Toyota, sponsorizzato dal dt Mike Gascoyne, Mark Webber e Jenson Button in trattative destinazione Grove, Ralf Schumacher attratto dalla rivitalizzata Bar.Rumors? Non solo. In pista domani (diretta ore 8 Rai1).

Riccardo Roccato

Barrichello e Schumacher sul podio, attenti a quei due.

Nelle prove libere il finlandese della McLaren va fortissimo e realizza un tempo stratosferico su una pista bollente

Un Raikkonen da record beffa re Schumacher

Il fratellino Ralf è terzo mentre Barrichello in questa prima sessione è decimo

NOVITA'

Qualifiche: a Bahrein il via verrà anticipato di un'ora

SEPANG Cambiano ancora le regole della Formula 1. A partire dal gran premio del Bahrein, in programma fra due settimane, la partenza delle qualifiche sarà anticipata di un'ora. Lo ha reso noto ieri la Fia, precisando che men

tre per il Gran premio di Malesia verranno seguite ancora le stesse procedure seguite a Melbourne (partenza della prima sessione di qualifiche ore 14 locali, seguita immediatamente dalla seconda sessione), per i restanti gran premi a cominciare da quello del Bahrein le qualifiche avranno tutte inizio alle 13 locali. La seconda sessione invee non immediatamente dopo la conclusione della price partirà sempre alle 14, ma, come era stato deciso prima dell'inizio del campionato.

METEO A Sepang rischio pioggia Previsioni meteo incerte per il week end del Gran Premio della Malesia. Secondo il servizio meteorologico locale, c'è il 45% di probabilità che pio va nella zona del circuito di Kuala Lumpur, condizione che dovrebbe favorire sulla carta le gomme Bridgestone della Ferrari.

SEPANG «Tu l'hai detto, non io». Così, con evangelica pazienza, la Ferrari ha risposto ieri a Sepang a coloro che nel mondo la davano già per vincente anche in questo 2004. «Noi non abbiamo mai detto, nè a Melbourne nè dopo, che avevamo già vinto il Mondiale. Siete stati voi giornalisti a farlo» ha commentato il direttore tecnico Ross Brawn dopo le prove libere di Sepang. Prove che hanno visto la Ferrari competere al meglio (Michael Schumacher è a soli 42 millesimi dalla McLaren-Mercedes di Kimi Raikkonen) ma che hanno ridimensionato quello che a Melbourne era sembrato già strapotere rosso. Provando però che anche nel caldo di Sepang le nuove Bridgestone reggono il confronto.

Il divario tra la Ferrari e il resto del mondo in Australia era stato abissale. In Malesia quell'abisso si è ridotto a un soffio o poco più. Perchè? «Perchè gli altri sono andati più veloci che a Melbourne, tutto qui» ha risposto Schumi, autore comunque di una prima sessione di prove libere sontuosa, al punto da segnare con il tempo di 1'34«437 il nuovo record della pista di Sepang. Nella seconda sessione sia lui sia Barrichello hanno così cercato gli assetti migliori e non hanno cercato il tempo, che sul finire è stato di Kimi Raikkonen con la McLaren (data per spacciata a Melbourne): un giro-record in 1'34»395, di 42 millesimi migliore di quello di Schumi.

«Non mi preoccupa - ha spiegato Schumacher -. Forse può esserci un effetto gomme, perchè è vero che qui sul caldo la prestazione delle gomme incide più che altrove, ma noi siamo molto soddisfatti del lavoro svolto in inverno e rispetto allo scorso anno le nostre Bridgestone hanno fatto un gran passo avanti». Quanto agli avversari, Schumi non è affatto sorpreso di constatare che si sono ravvicinati. «Solo domani in gara avremo l'esatto quadro della situazione - ha detto Schumi, che si è anche concesso un giro in moto nei dintorni di Sepang con una Harley-Davidson - ma per noi è un passo avanti constatare che le nostre gomme qui lavorano meglio dello scorso anno. Se non basterà lo vedremo».

«Non è vero che la Ferrari ha già ucciso il campionato - ha sottolineato Brawn - noi non lo abbiamo mai detto». Barrichello, invece, ha fatto registrare il decimo tempo.

Meccanici della Ferrari alle prese con la vettura.

Le classifiche

	Piloti	Team	Punti
1°	M. Schumacher (Ger)	Ferrari	10
2°	R. Barrichello (Bra)	Ferrari	8
3°	F. Alonso (Spa)	Renault	6
4°	R. Schumacher (Ger)	Williams-BMW	5
5°	J. P. Montoya (Col)	Williams-BMW	4
6°	Jenson Button (Gbr)	BAR-Honda	3
7°	Jarno Trulli (Ita)	Renault	2
8°	D. Coulthard (Gbr)	McLaren-Mercedes	1

Costruttori

1ª	FERRARI	18
2ª	Williams-BMW	9
3ª	Renault	8
4ª	BAR-Honda	3
5ª	McLaren-Mercedes	1

ANSA-CENTIMETRI

GRAN PREMIO DELLA MALESIA Crescono le ambizioni della casa francese di Briatore grazie al nuovo propulsore

La Renault mira a diventare la terza forza

Molto competitiva e affidabile la coppia di piloti formata da Alonso e dall'italiano Trulli

SEPANG Per la Renault Sepang 2004 non sarà un Gran premio co me gli altri. I francesi arrivano in Malesia lanciati dal terzo posto australiano di Alon so, giunto al traguardo dietro la coppia ferrarista ma davan- ti a tutti gli altri. E proprio per questo la squadra france se è tornata da Melbourne non scornata come Williams e McLaren, ma anzi con il sorriso di chi alla prima occasio ne ha scalzato dal podio le due rivali dichiarate.

Diventare la terza forza, del resto, è l'obiettivo di Briatore. Ma presentarsi ad inizio stagione addirittura come la seconda è una sorpresa per gli stessi transalpini, che fra qualche giorno cercheranno conferme in un ambiente diverso da Melbourne. Le sor- prese di inizio stagione, è noto, sono all'ordine del giorno, ma diversi elementi lasciano prevedere una Renault prota- gonista per tutto il campiona to non meno di Williams e McLaren. Vediamo in dettaglio questi aspetti.

Motore. Il nuovo propulsore francese con la «V» stretta ha confermato in Australia quanto di buono fatto vedere nel corso dei test invernali. L'affidabilità non si discute (Trulli ed Alonso nell'arco del fine settimana sono stati fra i piloti che hanno accumulato più chilometri in assoluto), in più l'incremento di potenza rispetto alla versione a 111o del 2003 si è dimostrato grande.

Jarno Trulli

Basti un dato per tutti; a Melbourne in gara le Renault hanno girato oltre tre secondi più veloci rispetto ai loro tem pi dell'anno scorso (solo Fer- rari e Jaguar la precedono in questa classifica), mentre il gap di Williams e McLaren tra le due annate è rispettiva- mente di 2,6 e 1,4 secondi.

Aerodinamica. La R24 ha forme ancor più affinate di quelle, già molto efficaci, viste l'anno scorso. Mentre ai tecnici francesi basterà un' evoluzione durante l'anno, modifiche ben più sostanziose sono attese sia in Williams che in McLaren. Ron Dennis, ad- dirittura, ha dichiarato che a metà 2004 è previsto l'arrivo di una «freccia d'argento» profondamente rivista, sottointendendo i problemi che hanno accompagnato la nascita della Mp4-19. Anche in Williams potrebbero arrivare mo- difiche se la nuova rivoluzio- naria FW26 non mostrerà pro- gressi concreti.

Piloti. Nel confronto Renault-Williams-McLaren que- sta voce è tutta a vantaggio dei transalpini. Sia per la situazione di confusione e precarietà che vige nelle due squadre inglesi, sia per la forza della coppia Alonso-Trulli.

Lo spagnolo in particolare ha già ribadito di essere sulla lunghezza d'onda del 2003, l'anno della consacrazione a topdriver. Fernando è in grado di togliere da solo pa- recchi decimi sul giro.

m.n.m.

Il manager Briatore con il pilota spagnolo Alonso: la Renault punta in alto.

Una scuderia piena di entusiasmo

La Bar non è una sorpresa: ora Button punta in alto In ricordo di Ayrton Senna

SEPOANG Ha sparato alto durante l'inverno, si è confermata nel le qualifiche ufficiali del Gp d'Australia, si è ritrovata a rimuginare per il sesto posto nello stesso, risultato che l'anno scorso sarebbe stato un mezzo trionfo. Parliamo della Bar. Giunto al sesto anno nella massima formula, il team làscia intravedere una crescita senza precedenti. Il primo Gp ha chiarito come i temponi dei test pre-stagione non fossero un bluff, ma sostanza. Ora è bene non dimenticare le parole di Jeoff Willis, direttore tecnico della squadra inglese: «La vettura ha compiuto un salto di qualità netto rispetto all'anno scorso - il suo commento - penso che saremo sempre competitivi nel 2004. E credo proprio in qualche soddisfazione importante, magari in circuiti adatti alla nostra monoposto. Sepang, per esempio».

Una promessa? Sembra confermarlo Jenson Button: «Punto a traguardi importanti, la monoposto può sostenermi ben più degli anni scorsi. Punto a vincere un paio di gare». Fino a quindici giorni fa sembrava una boutade di propaganda, adesso suona proprio come una promessa. **FONDAZIONE** La Fondazione Ayrton Senna celebra il decimo anniversario della scomparsa del tre volte campione iridato, con un concerto in programma nello stadio Pa- caembu di San Paolo. Il pilota, deceduto durante lo svolgimento del Gp di San Marino 1994, avrebbe compiuto 44 an- ni domenica 21 marzo.

Ayrton Senna

«Ayrton e le sue vittorie - ha detto la sorella del campione, Viviane, presidente della Fondazione che in Brasile si occupa dei bambini poveri - ma c'è molto di più. Era fiero di essere brasiliano e inseguiva l'ideale di vivere in una nazione dove non esistessero condizioni di vita così disagiate. Come persona e come professionista nello sport si è garantito ammira- zione e rispetto, attraverso i propri ideali. Vogliamo celebrare i valori in cui credeva, perché egli possa rivivere in ciascuno di noi, perché il duro lavoro combinato con determinazione e disciplina consenta ai nostri sogni di diventare realtà».

Al concerto, è prevista un 'affluenza di 30.000 persone.

C'è chi sosteneva che poteva essere conveniente in talune occasioni partire dal fondo dello schieramento

Un credibile banco di prova per le nuove regole

Quei piloti che dovranno sostituire il motore saranno retrocessi di dieci posizioni

Montoya e la sua fidanzata nella sua scuderia.

SEPANG Alcune delle nuove regole in vigore in F.1 dividono il mondo dei Gran Premi, dopo essere passate al setaccio degli strateghi di ciascuna scuderia. Molti degli addetti ai lavori, in particolare quelli delle squadre meno accreditate, avevano maturato alla vigilia del mondiale la convinzione che esistano occasioni in cui valga la pena di partire dal fondo dello schieramento.

Questo pur di disporre in gara di un propulsore nuovo di zecca. Teoria sconfessata a metà dal primo Gp stagionale, perché se è vero che nelle prove libere e di qualificazio ne non vi è stata alcuna rottura che giustificasse il cambio del motore su una sola delle venti monoposto, è altrettanto vero che non si sa ancora in che percentuale un V10 con circa 200 chilometri alle spalle veda ridotte in gara le proprie prestazioni assolute.

In Australia le uniche rotture sono state quelle di Raikkonen, Baumgartner e Massa, con il solo Pantano costretto ad un ritmo ridotto per oltre metà gara pur di vedersi sventolare la bandiera a scacchi sotto il naso, dopo le noie al propulsore Cosworth riscon- trate dal box tramite la telemetria; si consideri invece che in passato la gara d'esordio nel mondiale assumeva i tratti di un'autentica ecatombe di motori.

A tal proposito il Gp di Malesia sarà un test ben più probante, in tema di affidabilità: le vetture sono attese da un caldo opprimente e umidità elevatissima. Com'è noto, tornando ai regolamenti, ogni pilota dispone di un solo motore per l'intero week-end. Chi si trova nella condizione di sostituirlo prima delle qualifiche scatterà in gara dieci posizioni più indietro del proprio piazzamento ottenuto nelle prove, mentre chi fosse vittima per due volte del medesimo problema tra libere e qualifiche partirà automatica- mente da fondo griglia. Pertanto, se un pilota delle ultime file decidesse di cambiare il propulsore prima del via la punizione non sarebbe affatto severa. A fronte di ciò, se le differenze di prestazioni do- vessero rivelarsi consistenti, anche i top team potrebbero reiventare i motori da qualifi ca, ma solo sui tracciati dove non esistono difficoltà nei sor- passi, che si contano ormai sulle dita di una mano. Tutto ciò consentirebbe ai team di utilizzare in gara un motore fresco, anziché uno spompato dal chilometraggio dei giorni precedenti.

Gian Paolo Grossi

GRAN PREMIO DELLA MALESIA Ma il «cannibale» giura sull'affidabilità della nuova rossa in qualsiasi situazione

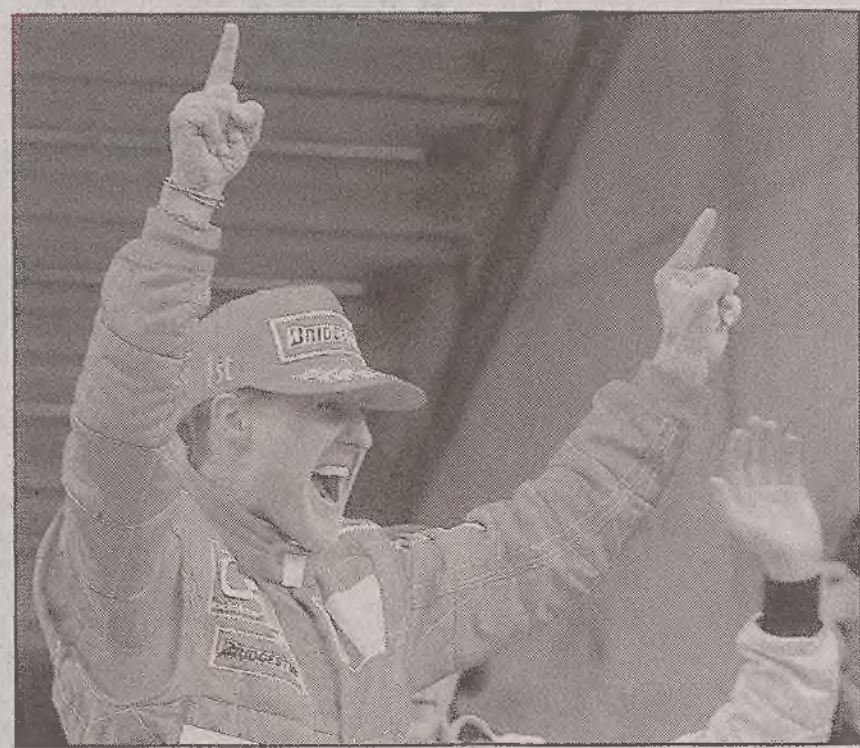
Schumi: «Caldo e umidità le due incognite»

Barrichello è cauto: «Ma avremo qualche difficoltà in più rispetto alla corsa australiana»

SEPANG «Dieci punti già alla prima gara del campionato sono un ottimo inizio, su questo non ci sono dubbi». Per la serie il buongiorno si vede dal mattino, Michael Schumacher sul sito della Ferrari non nasconde la sua felicità per la 71.a vittoria della carriera, ottenuta dieci giorni fa a Melbourne.

Una vittoria peraltro già ampiamente metabolizzata: «Mi piacerebbe molto proseguire così anche in Malesia, penso infatti che la seconda gara della stagione possa davvero essere interessante».

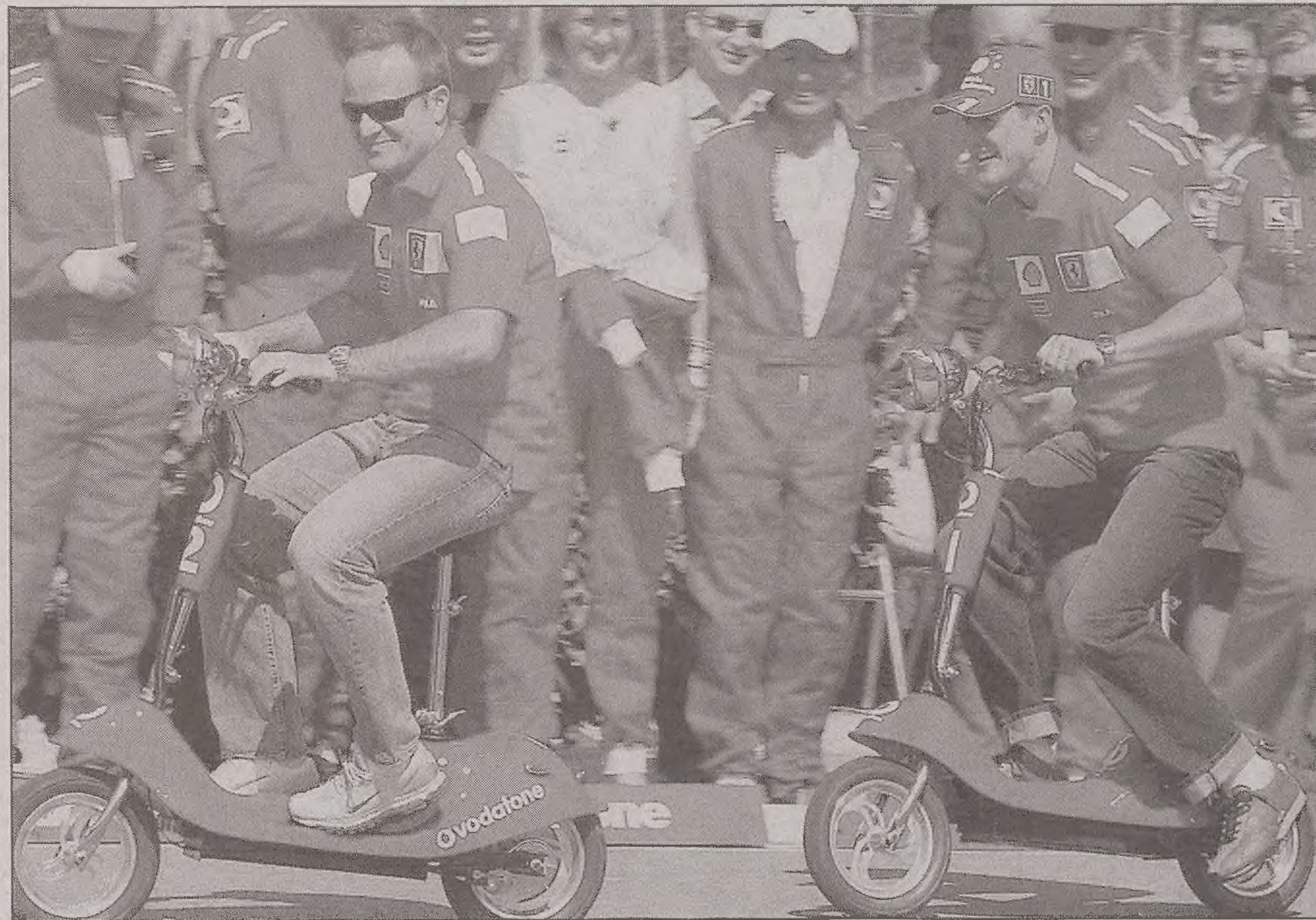
«Soprattutto siamo desiderosi di conoscere il reale valore delle forze viste in pista in Australia»".

Il clima malese sembra appositamente creato per testare l'effettiva preparazione di uomini e mezzi. «E' vero, Sepang fornisce un elemento di valutazione molto indicativo in merito - dice Michael - Sarà importante vedere come piloti e macchine saranno in grado di fronteggiare il caldo e l'umidità delle Malesia». Da sempre il tedesco ha abituato tifosi e avversari a fare i conti con la sua proverbiale preparazione fisica, anche se Michael preferisce glissare su questo aspetto, spostando il discorso sull'affidabilità delle macchine di Maranello. «La Ferrari, per tradizione, non ha mai avuto nessun tipo di problema di affidabilità. E se qualcuno pensa che gli pneumatici possano creare qualche dubbio, e mi sembra che non siano neanche pochi - chiosa il tedesco -, rispondo che le Bridgestone sono ottime, tanto che anche Rubens si è dichiarato molto soddisfatto dopo gli ultimi test».

Da parte sua Rubens Barrichello, che dopo l'Australia è volato direttamente a Valencia per una serie di te- st, non vede l'ora di portare la F2004 in pista a Sepang.

«Negli ultimi anni in Malesia abbiamo corso con la macchina della stagione precedente e dovendo affrontare una concorrenza piuttosto agguerrita abbiamo fatto un po' di fatica - spiega Barrichello -. Non penso che avremo ancora tutto il vantaggio mostrato in Australia e ci aspettiamo un fine set- timana più difficile rispetto a quello di Melbourne, anche se di sicuro saremo competitivi».

Michael Schumacher esclude anche che al gran premio del Bahrein, primo gara della storia della formula 1 in Medio Oriente, ci saranno problemi di sicurezza. Anzi, secondo Schumacher quello del Bahrein sarà «uno dei gran premi più sicuri del Mondiale». E quanto il campione tedesco ha detto a Sepang, nella prima conferenza stampa fatta in vista del gran premio di Malesia, in programma domenica prossima.

Rispondendo alla domanda di un giornalista, che gli chiedeva appunto se si aspettasse per la trasferta in Medio Oriente problemi legati alla sicurezza, Schumacher ha risposto: «Se si guarda a quanto avviene nella storia, a quanto accade nel mondo, se si comincia a pensare a queste cose e a come garantire la sicurezza, allora bisogna concludere che nessun posto è davvero sicuro».

Schumi sembra dirigere l'orchestra...

Rubens Barrichello e Michael Schumacher si danno anche alle due ruote... Per vincere le pensano tutte.

L'ALBO D'ORO

GP della Malesia

1999	Eddie Irvine	Ferrari
2000	Michael Schumacher	Ferrari
2001	Michael Schumacher	Ferrari
2002	Ralf Schumacher	William
2003	Kimi Raikkonen	McLaren

ANSA-CENTIMETRI

Le avversarie sperano di gareggiare sull'asfalto rovente per poter creare noie alle due vetture di Maranello

Le rivali del Cavallino si aggrappano alle Michelin

Buoni i test sostenuti a Valencia dalla McLaren con Coulthard e dalla Williams

SEPANG Sole, caldo e asfalto rovente.

Ecco le condizioni che gli avversari della Ferrari puntano di trovare in Malesia. Per risvegliarsi dall'incubo iniziato quindici giorni fa a Melbourne, McLaren e Williams su tutte confidano che a cancel- lare il gap dalla Ferrari siano proprio le...Gomme. E' marcato Michelin il salvagente cui le grandi deluse si aggrappano.

L'anno scorso fu la variabile in grado di rimescolare le gerarchie, quest'anno potrebbe non bastare.

Già in Australia la Bridgestone ha mostrato di fornire pneumatici all'altezza della F2004 e domani la verifica si presume in condizioni di al ta temperatura. Arrivano rassicurazioni dal Giappone: «Sa remo competitivi anche in Malesia - sostiene Suganuma, dt della marca nipponica - il lavoro svolto nel corso dell'in verno si vedrà anche in condizioni di grande caldo».

Sono gli stessi toni con cui Pierre Dupasquier, pari ruolo della Michelin, commenta il suo prodotto: «I nostri team avranno pneumatici adatti per vincere la corsa. Ciò non vuol dire che vinceremo davvero, ma le ottime prestazioni dell'anno scorso, con la Renault davanti in prova e Raikkonen vincitore del Gp, fanno ben sperare». Da martedì a giovedì della scorsa settimana sia la Williams che la McLaren erano presenti sul circuito di Valencia, dove sono intervenute anche Ferrari, Bar, Renault e Toyota. Si è trattato di sessioni molto intense, che hanno visto impegnati i collaudatori.

Per la Mclaren buone notizie arrivano dalla prestazio- ne del tester De La Rosa; ha fatto segnare il miglior tempo e soprattutto ha inanellato con la sua Mp4-19 ben 275 giri. Buon segno visto che Coulthard in Australia pur essendo giunto al traguardo (ottavo) ha percorso solamente 536 chilometri. Anche in vista di domenica resta l'affidabilità il primo dubbio da scio- gliere in casa McLaren, mentre di prestazioni si parla in Williams.

Melbourne ha mostrato come l'ardita soluzione aerodi- namica non dia i frutti sperati. Almeno per il momento il tricheco non garantisce un passo concreto in avanti. Attenzione, però: nel 2002, anno ferrarista per eccellenza, a Se pang vinse Ralf.

Marco M. Nagliati

David Coulthard della McLaren.